Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

FÉVRIER 2006

NUMÉRO 13

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Voie maritime 7
Sûreté maritime 7
Transport maritime au Québec 7
Transport maritime au Canada 8
Environnement 8
Marchandises 9
Traversiers 10
Croisières 11
Navigation de plaisance 11

PORTS

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

En 2005, le port de Montréal a affiché sa deuxième meilleure performance au cours des 25 dernières années. En effet, le tonnage total manutentionné au port de Montréal a totalisé 24,3 Mt, soit 3 % de plus qu'en 2004. La vigueur de l'économie mondiale a également permis au port de connaître un autre record dans la manutention de conteneurs et ce, pour une quatrième année consécutive. Concrètement, le port a manutentionné 11,1 Mt en trafic de conteneurs. Ce total équivaut à 1 254 560 conteneurs EVP (unité équivalente à vingt pieds), soit environ 28 264 EVP de plus qu'en 2004.[1]

Le nombre de navires ayant transité au port en 2005 a été de 1 388 navires, soit 4,4 % de plus qu'en 2004.[2]

Au cours de la prochaine année, le port de Montréal investira 40 M$ dans la modernisation des infrastructures du port et dans l'acquisition de nouveaux équipements. La moitié de cette somme sera consacrée aux terminaux de conteneurs et 10 %, à l'amélioration de la sécurité au port.[3]

En 2006, le port prévoit manutentionner 25 Mt de marchandises en raison d'une augmentation anticipée du trafic de conteneurs et de produits pétroliers.[4]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 22,7 Mt en 2005, soit une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. Il s'agit d'un record pour une troisième année consécutive.[5]

En ce qui concerne les croisières, le nombre de passagers ayant transité par Québec a été de 67 000 croisiéristes en 2005, comparativement à 72 000 en 2004. De ce nombre, 14 000

[1] « Le port de Montréal affiche une excellente performance en 2005 », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 20 janvier 2006.

[2] Ibid
[3] Ibid
[4] Swift, Allan, « Le port de Montréal s'attend à un tonnage record de cargaisons en 2006 », Le Soleil, 5 janvier 2006.
[5] « Une année 2005 marquée par d'excellentes performances en tonnage manutentionné et de nombreux défis », Communiqué de presse, Port de Québec, 4 janvier 2006.

passagers ont fait de Québec le point de départ ou d'arrivée de leur croisière.[6]

En novembre dernier, le port a inauguré le terminal de vrac solide d'Arrimage du Saint-Laurent. La construction d'un entrepôt et l'acquisition de nouveaux équipements serviront pour le transbordement de nickel. Déjà, le nickel de la mine Raglan dans le Nouveau-Québec transitait par le port de Québec. Avec le nouveau terminal, le port recevra les chargements de nickel en provenance de la mine Voisey's Bay au Labrador. En tout, environ 300 000 t de concentré de nickel transiteront annuellement au port de Québec.[7]

Pour demeurer compétitif, les autorités du port de Québec souhaitent agrandir les installations portuaires. Notamment, ils planifient construire deux quais à la baie de Beauport dont la construction pourrait démarrer en 2007-2008.[8] Un regroupement de citoyens, *Accès Saint-Laurent Beauport*, s'oppose à ce projet. Ils souhaitent que la baie de Beauport devienne un centre récréotouristique.[9]

Sept-Îles

Forte hausse du tonnage manutentionné

En 2005, les activités du port de Sept-Îles ont généré des transbordements d'environ 22,5 Mt de marchandises, soit 29 % de plus qu'en 2004, alors que les activités du port avaient été ralenties par les conflits de travail aux compagnies minières IOC et Mines Wabush. Le nombre de navires ayant transité au port a aussi considérablement augmenté, passant de 484 en 2004 à 590 en 2005.[10]

Avec le démarrage des activités de la phase 2 de l'aluminerie, l'année 2005 aura été marquée par une croissance du tonnage manutentionné du quai La Relance utilisé principalement par l'aluminerie Alouette.[11]

Au chapitre des investissements, le port a investi en 2005 la somme de 8,5 M$ pour agrandir un quai susceptible d'accueillir un traversier-rail. Le quai s'est aussi doté d'une nouvelle cour de triage à proximité de la route 138, ce qui permettra le transfert des conteneurs d'un mode de transport à un autre. Du coup, les trains en provenance de Matanet ou de Baie-Comeau pourront prochainement profiter des chemins de fer de Sept-Îles. Ceux-ci mènent à Labrador City et à Schefferville.[12]

De l'avis des autorités portuaires de Sept-Îles, une croissance de 30 % des activités du port sont anticipées au cours des cinq prochaines années. Le port pourrait notamment devenir une porte d'entrée pour les grands projets hydroélectriques, comme La Romaine, Lower Churchill et Gros Mécatina. Le port pourrait aussi servir éventuellement de lieu de transbordement vers les Grands Lacs pour les méga navires incapables de monter le fleuve à cause du chenal dragué.[13]

Port-Cartier

Des approvisionnements assurés en minerai de fer pour le port jusqu'en 2026

La compagnie minière Québec Cartier ne fournit plus les statistiques sur le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier. Toutefois, dans un communiqué paru le 9 janvier dernier, la compagnie affirme que le port s'est de nouveau affiché comme étant le plus important au Canada en matière de volume manutentionné parmi toutes les installations portuaires privées.[14]

Par ailleurs, Québec Cartier croit pouvoir continuer son exploitation minière sur la Côte-

---

[6] Ibid
[7] Beaulieu, Valérie, « Noces de nickel au port de Québec », Le journal de Québec, 15 novembre 2005.
[8] Fournier, Lise, « Urgence pour les deux quais de Beauport », Le Soleil, 5 janvier 2006.
[9] « Non à l'extension du port », Beauport Express, 14 janvier 2006.
[10] Paradis, Steeve, « Port de Sept-Îles en 2005 : retour à la normale », Le Soleil, 17 janvier 2006.
[11] Ibid
[12] Ramsay, Charles-Albert, « Vague de modernisation », Les Affaires, 22 octobre 2005.
[13] Dansereau, Suzanne, « Le Saint-Laurent, une autoroute bleue », Les Affaires, 28 janvier 2006.
[14] « Premier navire de 2006 : le Elbe Max », Communiqué de presse, Compagnie minière Québec Cartier, 9 janvier 2006.

Nord jusqu'en 2026. En effet, les réserves de la mine Mont-Wright sont estimées suffisantes pour permettre à la compagnie d'atteindre les objectifs contenus dans son plan minier 2026. De plus, la compagnie débutera l'exploitation d'un autre gisement à Fire-Lake, à partir de 2007.[15]

Il n'est toutefois pas question d'augmenter la production de la minière, puisqu'elle fonctionne déjà à plein régime et devrait produire cette année le maximum possible, soit 13 Mt de minerai de fer.[16]

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 5,2 Mt, soit une hausse de 8 % par rapport à 2004. La hausse des tonnages de minerai d'ilménite et de lingots de métaux explique principalement cette augmentation du tonnage à Sorel. Le port a accueilli 288 navires, soit 34 de plus qu'en 2004. Les gros navires de la Canadian Steamship Line assurant le transport de l'ilménite entre Havre-Saint-Pierre et Sorel ont été mis à la ferraille pour être remplacés par de plus petits navires. Le transport du tonnage d'ilménite, relativement stable d'une année à l'autre, nécessite donc plus de voyages avec des navires plus petits.[17]

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné

En 2005, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 4,8 Mt, soit 1 % de moins qu'en 2004. Le port a accueilli 249 navires en 2005, soit environ une quinzaine de moins qu'en 2004[18]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 784 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel*, ce qui représente une hausse de 1 % par rapport en 2004. Le traversier-rail a fait 464 voyages allers-retours, soit 5 de moins que l'an dernier.[19]

La ville de Baie-Comeau investira 3 M$ pour compléter le financement de 14 M$ nécessaire à la construction d'un tronçon ferroviaire entre le port et le parc industriel. Les travaux de construction d'une voie ferrée de 6,3 kilomètres devraient débuter au printemps. Le projet comprend également une voie de contournement de 900 mètres, une gare intermodale et un centre de transbordement.[20]

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Avec un total de 4,7 Mt en 2005, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a connu une hausse de 5 %. Malgré une baisse des tonnages d'alumine et de spath fluor, les tonnages de bauxite, de coke vert, de coke calciné, de soude caustique et de mazout ont augmenté dans une plus forte proportion. En 2005, 140 navires ont transité au port, soit un de plus qu'en 2004.[21]

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 3,1 Mt en 2005, soit 11 % de plus qu'en 2004. Cette hausse est attribuable à une augmentation des expéditions d'ilménite (minerai de fer et titane). En 2005, 147 navires ont transité au port de Havre-Saint-Pierre, comparativement à 132 en 2004.[22]

---

[15] « Québec Cartier en exploitation jusqu'en 2026, Site Web de Radio-Canada, 6 décembre 2005.
[16] Ibid
[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[18] Ibid
[19] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel », SOPOR et COGEMA, 2004 et 2005.
[20] « Le train au port de Baie-Comeau – La ville emprunte et va de l'avant », Site Web de Radio-Canada, 1 février 2006.
[21] Administration portuaire de Port-Alfred.
[22] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.

Trois-Rivières

Le cabotage contribue à la hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage total manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé environ 2,5 Mt en 2005, soit 8 % de plus qu'en 2004 et 35 % de plus qu'en 2003. De l'avis des autorités du port, la diversification des activités depuis les années 90 permet au port de connaître un tel succès : 1,5 Mt de vrac solide, 530 000 t de vrac liquide, 280 000 t de céréales et de 200 000 t de cargaisons générales.[23]

La croissance du tonnage manutentionné en 2005 s'explique aussi principalement par la croissance du tonnage issu du cabotage. La compagnie Alouette de Sept-Îles a établi à Trois-Rivières son centre de distribution pour le nord-est de l'Amérique du Nord. Concrètement, cela s'est traduit par des tonnes de lingots d'aluminium transitant entre Sept-Îles et Trois-Rivières. À cela, il faut ajouter le tonnage de copeaux de bois expédiés par la compagnie Kruger de la Côte-Nord jusqu'au port de Trois-Rivières, pour approvisionner son usine de Trois-Rivières.[24]

La compagnie Kruger transportera désormais sur le fleuve toute sa production de copeaux de bois en provenance de ses scieries de la Côte-Nord (Forestville et Ragueneau) à Trois-Rivières. Le projet-pilote amorcé au printemps dernier a permis à la papetière de réaliser des économies substantielles. Désormais, environ 440 000 tonnes de copeaux transiteront par barge sur le fleuve, éliminant du coup près de 18 000 passages de camions (9 000 allers-retours) sur la route.[25]

En 2004 et 2005, le port de Trois-Rivières a effectué des investissements d'environ 15 M$. Les quais 19 et 20 ont été refaits afin de se conformer aux récentes normes en matière de profondeur d'eau et de capacité portante.[26] Les dirigeants du port travailleront cette année sur des projets futurs de réfection des quais 13 et 17.[27]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Le volume des marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 1,8 Mt, soit une hausse de 27 % par rapport à 2004, alors que les activités du port avaient été ralenties par la grève de quatre mois à l'Aluminerie de Bécancour. Quant au nombre de navires ayant transité au port, il a été de 146 en 2005, comparativement à 128 l'année précédente.[28]

En septembre dernier, l'Aluminerie Alcoa de Bécancour a annoncé des investissements de 23 M$ afin de doubler la capacité de production de billettes d'aluminium à 240 000 t par année.[29]

Gros-Cacouna

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Gros-Cacouna a connu une hausse de son trafic global en 2005 avec un tonnage manutentionné d'environ 323 000 t, soit une hausse de 109 % par rapport à 2004, attribuable à une très forte augmentation du tonnage de sable et de gravier. Les transbordements de sel de déglaçage et de bois de construction se sont également accrus. En 2005, 40 navires ont transité au port, soit 4 de plus qu'en 2004.[30]

La Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent a annoncé qu'elle est prête à assumer

---

[23] Rochette, Marc, « Le port de Trois-Rivières en croissance », Le Nouvelliste, 20 janvier 2006.
[24] Ibid
[25] Rochette, Marc, « Kruger-Wayagamack opte pour la voie maritime », Le Nouvelliste, 7 décembre 2005; « Kruger reconduit son projet de transport maritime », Canada News Wire, 6 décembre 2005.
[26] Ramsay, Charles-Albert, « Vague de modernisation », Les Affaires, 22 octobre 2005.
[27] Rochette, Marc, « Le port de Trois-Rivières en croissance », Le Nouvelliste, 20 janvier 2006.
[28] Aubry, Marcel, « Bilan des activités portuaires pour l'année 2005 », Le Nouvelliste, 11 janvier 2006.
[29] « Des travaux de 42 M$ à l'Aluminerie de Bécancour », Les Affaires, 26 novembre 2005.
[30] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.

la navigation et la manœuvre des navires de fortes dimensions qui se rendront au futur terminal méthanier de Gros-Cacouna.[31]

Port-Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

En 2005, Port-Saguenay a manutentionné un total de 311 000 t, soit une baisse de 20 % par rapport à 2004. La fermeture de l'usine Port-Alfred, la réduction des droits de coupe forestière et la conjoncture difficile du secteur des pâtes et papiers ont contribué entre autres à cette baisse du tonnage au port. De plus, la force du dollar canadien a eu pour effet d'interrompre l'exportation de granit aux États-Unis. Un total de 49 navires a transité au port en 2005, soit un de moins qu'en 2004.[32]

Au cours de l'année, le port a investi la somme de 1 M$ pour être en mesure de respecter de nouvelles normes du code de sécurité de l'Organisation maritime internationale.[33]

Selon les autorités de Port-Saguenay, le plan québécois de réduction des gaz à effet de serre pourrait s'avérer une aide précieuse dans le désir de se doter d'un terminal pétrolier. Le projet permettrait de diminuer le transport et donc les émissions de gaz. Plus précisément, il permettrait de diminuer de 14 000 tonnes métriques la quantité de CO_2 produite par les camions-citernes qui traversent le parc des Laurentides.[34]

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

En 2005, le tonnage manutentionné au port de Matane a totalisé environ 250 000 t, soit 6 % de moins qu'en 2004. La dernière année a été marquée par une baisse des transbordements de pâte de bois, d'essence et de produits pétroliers. Le port a accueilli 42 navires au Quai Marginal, soit 6 de moins qu'en 2004.[35]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 784 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane en 2005 via le *Georges-Alexandre-Lebel*.[36]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

En 2005, le tonnage manutentionné au port de Rimouski a totalisé 240 000 t, soit 2 % de plus qu'en 2004. Ce sont les hausses des transbordements de produits pétroliers, de sable et de gravier, de bois de construction et de marchandises diverses qui expliquent principalement cette augmentation. Par ailleurs, le port a accueilli 74 navires en 2005, soit un de plus qu'en 2004.[37]

Portneuf

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Portneuf a connu une hausse de son trafic global en 2005 avec un tonnage manutentionné de 145 000 t, soit 7 % de plus qu'en 2004. En 2005, 12 navires ont accosté au quai de Portneuf, soit un de plus qu'en 2004.[38]

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 78 000 t, soit 2 % de plus qu'en 2004. Une augmentation expliquée en grande partie par une hausse du tonnage d'essence. Le port

---

[31] « Modeste oui au projet de terminal méthanier de Cacouna », Site Web de Radio-Canada, 26 septembre 2005.
[32] St-Gelais, François, Port-Saguenay : Baisse de 20 % du tonnage en 2005 », Le Quotidien, 6 janvier 2006.
[33] Ramsay, Charles-Albert, « Vague de modernisation », Les Affaires, 22 octobre 2005.
[34] St-Gelais, François, « Mésentente Québec-Ottawa, le projet de port méthanier retardé », Le Quotidien, 22 décembre 2005.

[35] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[36] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2004 et 2005.
[37] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[38] Ibid

nt la dernière année, a accueilli 16 navires durai,[39] soit 4 de moins qu'en 2004.

Pointe-au-Pic

tentionné

Baisse du tonnage manut né au port de

Le tonnage manutentionn 000 t en 2005, Pointe-au-Pic a totalisé 66 par rapport à soit une baisse de 36 % xplique par une 2004. Cette diminution s'e apier journal et baisse des tonnages de parallèlement, le de copeaux de bois. Pué avec un trafic nombre de navires a diminue quinzaine de total de 12 navires, soit ur moins qu'en 2004.[40]

Chandler

tentionné

Hausse du tonnage manut né au port de

Le tonnage manutentionnisé 3 928 t, soit Chandler en 2005 a totali Une hausse des 40 % de plus qu'en 2004. le déglaçage et transbordements de sel dolique en totalité marchandises diverses exp tonnage. Trois cette augmentation du andler en 2005, navires ont accosté à Cha[41] soit un de plus qu'en 2004.[4]

Bilan des trois premiers trimestres 2005

BILAN DE L'ANNÉE 2005

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec en 2005 et 2004

Liste des ports	2005 janv.-déc.	2004 janv.-déc.	Variation [42] 2005 / 2004
1. Montréal	24,3 Mt	23,6 Mt	+ 3 %
2. Québec	22,7 Mt	21,8 Mt	+ 4 %
3. Sept-Îles	22,5 Mt	17,5 Mt	+ 29%
4. Port-Cartier	N.D.	17,5 Mt	N.D.
5. Sorel	5,2 Mt	4,8 Mt	+ 8 %
6. Baie-Comeau [43]	4,8 Mt	4,9 Mt	- 1 %
7. Port-Alfred	4,7 Mt	4,5 Mt	+ 5 %
8. Havre-Saint-Pierre	3,1 Mt	2,8 Mt	+ 11 %
9. Trois-Rivières	2,5 Mt	2,35 Mt	+ 7 %
10. Bécancour	1,78 Mt	1,4 Mt	+ 27 %
11. Gros-Cacouna	323 kt	155 kt	+ 109 %
12. Port-Saguenay	311 kt	391 kt	- 20 %
13. Matane [43]	250 kt	265 kt	- 6 %
14. Rimouski	240 kt	236 kt	+ 2 %
15. Portneuf	145 kt	135 kt	+ 7 %
16. Gaspé	78 kt	76 kt	+ 2 %
17. Pointe-au-Pic	66 kt	102 kt	- 36 %
18. Chandler	3,9 kt	2,8 kt	+ 40 %
Total	**N.D.**	**102,5 Mt**	
Total sans Port-Cartier	**93 Mt**	**85 Mt**	**+ 9 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

[39] « Rapport détaillé du tonnage manip ulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada , 2004 et 2005.
[40] Ibid
[41] Ibid

[42] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[43] Ces données n'incluent par le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

VOIE MARITIME

Fermeture de la saison de navigation 2005

La Voie maritime du Saint-Laurent est officiellement fermée depuis le 29 décembre 2005, ce qui met fin à sa 47e saison de navigation. Cette fermeture durant la saison hivernale permettra de réaliser les opérations annuelles d'entretien de ses 13 écluses canadiennes. Parmi les projets, il est prévu des améliorations à plusieurs écluses et ponts y compris la conversion de portes, de vannes et de défenses d'écluses aux commandes hydrauliques dans les écluses 4, 5 et 6 du canal Welland.[44]

Faible baisse du tonnage transporté

En 2005, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 4 363 navires, soit une augmentation de 7 %. En termes de tonnage, ces navires ont transporté 43,3 Mt de marchandises, soit à peine 0,5 % de moins par rapport à 2004. Les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées avec 15 Mt, suivi du minerai de fer, des céréales et du charbon. La hausse du trafic de céréales, de minerai de fer et des marchandises en vrac n'a pas compensé la baisse du trafic de charbon et de cargaison générale.[45]

SÛRETÉ MARITIME

Investissements en sûreté maritime

En novembre dernier, Transports Canada a annoncé les sites et les projets choisis dans le cadre de la deuxième tranche de financement du Programme de contribution pour la sûreté maritime disposant d'une enveloppe totale de 115 M$ annoncée en mai dernier.

La deuxième tranche de financement fournira 29,1 M$ à 101 ports et installations maritimes au pays. De ce montant, 6 M$ seront distribués à quelque 20 ports et entreprises maritimes au Québec : Cargill Ltée (Baie-Comeau), Prommel Inc. (Bécancour, Saguenay et Trois-Rivières), le port de Montréal, Montréal Gateway Terminals Co., Remorqueurs et Barges Montréal Ltée, Terminal Norcan Inc. (Montréal), Urgence Marine Inc. (Montréal), Compagnie minière Québec Cartier (Port-Cartier), le port de Québec, Arrimage du Saint-Laurent (Québec), Bunge du Canada (Québec), IMTT – Québec Inc. (Québec), Alcan métal primaire – Quai Duncan et Powell no 4 (Saguenay), Port-Saguenay, Terminal maritime de Sorel-Tracy, McAsphalt Industries Ltd (Valleyfield).

Les fonds alloués serviront à améliorer la sûreté, notamment à acquérir de l'équipement de surveillance, à améliorer la sûreté des ports et de leur périmètre, à acquérir de l'équipement de contrôle et de communication et à offrir de la formation aux employés.[46]

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Transports Québec souhaite accroître le cabotage

Suite au succès de l'utilisation du fleuve Saint-Laurent par l'entreprise Kruger pour le transport de copeaux de bois entre la Côte-Nord et Trois-Rivières, la ministre québécoise déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, soutient que d'autres projets de cabotage sur le Saint-Laurent sont sur le point de se concrétiser. L'augmentation du cabotage comme moyen de transport de marchandises au Québec permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de diminuer les coûts d'entretien des routes.[47]

---

[44] « La Voie maritime du Saint-Laurent clôture sa 47e saison de navigation », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 4 janvier 2006.
[45] « Résultats du trafic de la Voie maritime en date du 31 décembre 2006 », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent.

[46] « Le ministre des transports annonce un financement pour des projets d'amélioration de la sûreté maritime au Canada », Communiqué de presse, Transports Canada, 23 novembre 2005.
[47] « Des projets de cabotage sur le Saint-Laurent à l'étude », Site Web de Radio-Canada, 7 décembre 2005.

L'autoroute maritime Saint-Laurent / Grands Lacs serait sous-utilisée

De l'avis de chercheurs de l'Université Concordia et de l'Université de Montréal, qui ont étudié quelque 800 administrations portuaires et 120 transporteurs à travers le monde, le Canada sous-utilise le transport maritime sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. D'après l'étude, le transport maritime, beaucoup moins énergivore que le camionnage, apparaît comme la meilleure solution pour résoudre les problèmes soulevés par la forte augmentation de la circulation des marchandises.

Les chercheurs soulignent également que le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent accuse un retard important comparativement à ce qui se fait sur d'autres voies navigables comme le Rhin en Europe, le Yang-Tsé en Chine ou le Mississippi aux États-Unis. Selon eux, les gouvernements provincial et fédéral devraient modifier leurs normes législatives et fiscales afin de favoriser le cabotage sur le fleuve. Dans un contexte où le réseau routier québécois est vieillissant et où le prix du pétrole ne cesse d'augmenter, le Canada et le Québec auraient avantage à développer rapidement l'autoroute maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.[48]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Croissance anticipée des ports canadiens de l'Atlantique d'ici 2015

De l'avis du professeur Michael Ircha de l'Université du Nouveau-Brunswick, les ports canadiens manutentionneront un minimum de 6,3 millions de conteneurs EVP d'ici 2015, alors qu'ils en ont manutentionné environ 3,6 millions en 2004. Et la demande pourrait s'avérer supérieure. En effet, plusieurs ports américains pourraient être incapables de se doter des équipements nécessaires à la manutention des conteneurs provenant de la prochaine génération de mégas porte-conteneurs destinés à desservir le marché mondial des marchandises conteneurisées. En contrepartie, les ports canadiens de l'Atlantique détiennent un atout de taille pour faire face à cette nouvelle tendance : plusieurs d'entre eux sont situés en eaux profondes.[49]

ENVIRONNEMENT

Une nouvelle voie maritime dans le Grand Nord canadien

Il y a à peine un an, les scientifiques les plus pessimistes affirmaient que l'océan Arctique pourrait être libre de glace dès 2050. Toutefois, de nouvelles observations réalisées en 2005 par l'équipe du professeur Louis Fortier de l'Université Laval, directeur scientifique du réseau ArcticNet, permettent de constater que le réchauffement climatique s'accélère de façon exponentielle. Tant et si bien que la glace pourrait avoir complètement disparu des eaux septentrionales dès 2030, voire 2020.

De l'avis de M. Fortier, il est important de réglementer rapidement la circulation maritime dans les eaux septentrionales afin de réduire les futurs impacts sur l'environnement. Avec l'ouverture complète du passage du Nord-Ouest dans le Grand Nord canadien, cette nouvelle route maritime pourrait devenir rien de moins que « le canal de Panama du Canada », croit le chercheur.[50]

Ce passage maritime du Nord-Ouest devient de plus en plus réalité. En effet, il y a des portions du territoire maritime de l'Arctique qui sont de plus en plus libres de glace. Déjà de 20 à 30 navires empruntent chaque été le passage Nord-Ouest.[51]

---

[48] « Le Saint-Laurent et les Grands Lacs seraient sous-utilisés », Site Web de Radio-Canada, 14 février 2002.

[49] « Charactéristics of Tomorrow's Port ». Atlantic Institute for Market Studies: http://www.aims.ca/atlantica.asp?cmPageID=322

[50] Dion-Viens, Daphnée, « Le réchauffement climatique de l'Arctique risque d'être deux fois plus rapide que prévu », Le Soleil.

[51] Lemieux, Jacques, « Nouvelle voie maritime dans l'Arctique canadien? », Le Soleil, 3 décembre 2005.

Un plan américain de dépollution des Grands Lacs

En décembre dernier, des responsables fédéraux et municipaux aux États-Unis ont proposé un plan de dépollution des Grands Lacs de 20 milliards $, répartis sur 15 ans. Le plan de partenariat formule de nombreuses recommandations sur les façons de résoudre les problèmes les plus urgents qui affligent les cinq lacs : la prolifération d'espèces envahissantes, la détérioration des habitats fauniques, la pollution par le rejet de produits toxiques des milieux humides et des affluents.[52]

Le plan recommande notamment de restaurer les milieux humides, de moderniser les conduites d'égout municipales afin de cesser le déversement d'eaux d'égout brutes dans les lacs. Le partenariat prévoit également l'adoption de nouvelles lois fédérales afin d'empêcher l'intrusion d'espèces envahissantes dans les eaux des Grands Lacs, de réduire les déversements de mercure, de BPC, de dioxine, de pesticides et autres substances toxiques dans les lacs.[53]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Bonnes perspectives à l'horizon pour l'industrie du minerai de fer

Les compagnies minières de la Côte-Nord ont produit à plein régime en 2005, sauf durant la grève de deux mois à Québec Cartier. La production a atteint des niveaux records, le prix du fer a bondi de plus de 70 %, en raison, notamment, de la forte demande chinoise. Selon des experts, le fer va connaître encore une forte demande jusqu'en 2010 au moins.[54]

La compagnie minière Quinto Technologies de la Colombie-Britannique a commandé une étude de faisabilité pour l'exploration éventuelle de minerai de fer dans le secteur du Lac Peppler, près de Fermont. Le site recèlerait 300 Mt de fer et permettrait une production annuelle de 7 à 10 Mt de boulettes de fer par année. Par ailleurs, Quinto Technologies a acheté la moitié des parts de deux autres sites miniers en Manicouagan : le Lac Guéret Nord, où se trouvent du graphite et du fer, et le Lac Guéret Sud, riche en gisements de nickel.[55]

Par ailleurs, les dépenses en exploration minière sur la Côte-Nord en 2005 ont doublé par rapport à l'an dernier pour totaliser plus de 8 M$. Outre le fer, les prospecteurs se sont intéressés aux gisements de cuivre, de nickel et d'uranium, dont les prix augmentent sans cesse. En Minganie, deux gisements d'uranium semblent prometteurs.[56]

Blé

Hausse anticipée de la production et des exportations canadiennes de blé

Selon les plus récentes estimations des analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), les superficies ensemencées de blé commun au Canada devraient augmenter de 12 % en 2006. Conséquemment, la production devrait augmenter de 6 % pour atteindre un total de 27,4 Mt. Les exportations de blé devraient augmenter d'environ 10 % en 2006 et ce, en raison de la qualité supérieure anticipée des grains. Rappelons que ces perspectives de marché demeurent très provisoires en raison de la grande incertitude entourant notamment les conditions météorologiques au Canada et dans les principaux pays producteurs.[57]

---

[52] « 20 milliards sur 15 ans pour dépolluer les Grands Lacs », Le Droit, 13 décembre 2005.
[53] Ibid
[54] « Bilan des minières : 2005, une année en or », Site Web de Radio-Canada, 30 décembre 2005.

[55] « Ressources minières : on pourrait exploiter un gisement de fer près du lac Peppler », Site Web de Radio-Canada, 26 novembre 2005.
[56] « Bilan des minières : 2005, une année en or », Site Web de Radio-Canada, 30 décembre 2005.
[57] « Bulletin bimensuel : Perspectives canadiennes des céréales, oléagineux, légumineuses et cultures spéciales pour 2006-2007 », Agriculture et Agroalimentaire Canada, vol. 19 – no 1, 20 janvier 2006.

Aluminium

Hausse anticipée de la production canadienne d'aluminium

Selon les prévisions d'Exportation et Développement Canada (EDC), les perspectives à court terme de la demande mondiale d'aluminium sont positives, même s'il est prévu que la demande ralentisse en 2006 en raison de la stabilisation de la production dans certaines grandes industries d'utilisation finale d'aluminium, notamment le secteur de l'automobile. Ceci dit, la demande mondiale continue d'être forte. Dans ce contexte, la production canadienne d'aluminium devrait augmenter en 2006, à la suite des baisses de production provoquées par les grèves et de la mise en service de la phase 2 de l'Aluminerie Alouette à Sept-Îles.[58]

Bois d'œuvre et papier journal

Hausse anticipée des exportations canadiennes de bois d'œuvre

Selon les prévisions des analystes d'EDC, les exportations canadiennes de bois d'œuvre vers les États-Unis pourraient augmenter d'environ 1 % en 2006. Le marché vigoureux de mises en chantier et la reconstruction après les ouragans devraient contribuer à une hausse de la demande de bois d'œuvre canadien de la part des États-Unis. Il faut également compter sur un autre facteur positif pour les exportations en 2006 qui est la réduction des droits de douane sur les exportations de bois d'œuvre canadien aux États-Unis.[59]

Faible croissance anticipée des exportations canadiennes de papier journal

Les fermetures de certaines papetières en 2005 et au début de 2006 réduiront l'offre canadienne de papier journal en 2006. En raison de la capacité réduite de production de papier journal au Canada et du déclin nord-américain de la demande, les analystes d'EDC prévoient une faible croissance des exportations canadiennes de papier journal de 1 % en 2006.[60]

De l'avis d'analystes spécialisés du secteur, l'industrie papetière de l'Est du Canada risque de connaître des moments difficiles à court et à moyen termes. Les coûts élevés de production des papetières de l'est du pays, la forte hausse du dollar et une demande mondiale à la baisse depuis les dernières années risquent fort de contribuer à d'autres ralentissements de la production des papetières québécoises, voire d'autres fermetures d'usines.[61]

TRAVERSIERS

Ravitaillement hivernal grâce à un traversier

Pour une seconde année, un navire de la Société des Traversiers du Québec (STQ) a effectué une traversée spéciale de ravitaillement hivernal, pour approvisionner la population de l'Île-aux-Grues. Le traversier en provenance de Lévis a apporté entre autres aux insulaires des vaches laitières, de la nourriture pour animaux, du pétrole et des matériaux de construction. L'expérience pilote de l'an dernier avait été un succès et la STQ mentionne qu'elle offrira à nouveau ce service lorsqu'un navire sera disponible. En hiver, l'Île est approvisionné par un service aérien, mais pour les marchandises plus volumineuses, ce service de lien maritime au milieu de l'hiver devient de plus en plus indispensable.[62]

La traverse entre Rimouski et Forestville va demeurer

Les gestionnaires de la traverse entre Forestville et Rimouski assurent que le service sera maintenu l'an prochain et qu'à moyen terme, le service de traversier sera préservé. Le *CNM Évolution*, qui fait la navette entre les deux rives du Saint-Laurent depuis huit ans, est à

[58] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, automne 2005.
[59] « Révision des prévisions à l'exportation – janvier 2006 », Exportation et Développement Canada, janvier 2006.
[60] Ibid
[61] Vallières, Martin, « Début d'un grave cycle de déclin pour l'industrie? », La presse, 8 août 2005.
[62] « Ravitaillement hivernal grâce au traversier », Site Web de Radio-Canada, 30 janvier 2006.

vendre. Si le chantier maritime de Matane, propriétaire du bateau, venait à s'en départir, les gestionnaires de la traverse affirment qu'ils se doteront d'un bateau encore plus gros, toujours sur le même modèle d'un catamaran. Un tel navire permettrait de diminuer le nombre d'annulation de voyages en raison du mauvais temps et des fortes vagues. Actuellement avec le *CNM Évolution*, 10 % des voyages sont annulés bon an mal an. Avec l'acquisition d'un plus gros navire, la direction du traversier estime qu'elle pourrait abaisser ce pourcentage à 2 %, soit le taux moyen d'annulations des autres traverses fluviales.[63]

Rappelons que l'acquisition du *CNM Évolution* par un groupe d'investisseurs de la Baie-des-Chaleurs est présentement envisagée afin d'assurer un service de navette entre Paspébiac en Gaspésie et Caraquet au Nouveau-Brunswick, un secteur où les eaux sont beaucoup plus tranquilles.[64]

L'avenir de la traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins est incertain

En janvier, la Corporation des quais de Trois-Pistoles déposait un plan de réfection des quais de 13 M$ entraînant le transfert de propriété de ceux-ci à une régie interrive. La Corporation est en attente d'une recommandation positive de Transports Canada dans ce projet pour que la réfection permanente des quais se réalise en 2006 et que le service de traversier reprenne en 2007. Si la saison 2007 est reportée, ce pourrait être la fin du service de traversier et de la compagnie de navigation des Basques qui opère le bateau.[65]

[63] « Pas question d'abandonner la traverse entre Rimouski et Forestville », Site Web de Radio-Canada, 21 novembre 2005.
[64] Ibid
[65] Thériault, Carl, « L'avenir du traversier doit être déterminé bientôt », Le Soleil, 28 janvier 2006.

CROISIÈRES

Un projet de croisière en eaux froides au Québec et en Atlantique

Un nouveau navire de croisière pourrait relier, dès l'été prochain, une douzaine de villes du Québec et de l'Atlantique. La société québécoise Croisière Transboréale souhaite offrir des croisières de 12 jours en eaux froides avec des escales dans une douzaine de ports du Québec (Baie-Comeau, Blanc-Sablon, îles Mingan, Québec et Montréal) et de l'Atlantique (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Saint-Pierre-et-Miquelon). Le bateau pressenti pour effectuer cette croisière est actuellement en cale sèche en Norvège pour l'adapter à la navigation sur le fleuve. De l'avis du promoteur, le projet aurait des retombées économiques importantes dans chacun des ports d'escale prévus à l'itinéraire.[66]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Une nouvelle route bleue sur la Côte-Nord pour les plaisanciers

Un nouveau regroupement, l'Association de la route bleue des baleines, vendra des cartes de membres donnant accès à une cartographie et à un guide de fréquentation du fleuve. À ce jour, environ 100 000 $ ont été investis pour aménager près d'une centaine de sites de camping et de repos de la nouvelle route bleue. Les kayakistes, les amateurs de canot et autres plaisanciers qui emprunteront désormais la route bleue des baleines auront droit à différents types d'hébergement, d'attraits touristiques et de services tout le long du parcours.[67]

[66] Dansereau, Suzanne, « Des projets touristiques pour faire de la Côte-Nord « la prochaine Gaspésie » », Les Affaires, 28 janvier 2006; « Un navire de croisière relierait des ports du Québec et de l'Atlantique », Le Journal de Québec, 27 novembre 2005.
[67] « Les kayakistes pourront pagayer de Sacré-Cœur à Baie-Trinité dès l'été prochain », Site Web de Radio-Canada, 21 novembre 2005.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 649-8003

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Février 2006